Tria jaro. — N° 13 Septembro-Octobro 1913.

FERVOJA ESPERANTISTO

MONATA GAZETO

Organo de INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ

Jara abono : S 1. Unu N° : S 0,2 Anoncoj : 1 paĝo : S 5 ; 1/2 paĝo : S 3 ; 1/4 paĝo : S 2.	REDAKCIO S-roj Berlande kaj G. Chilot Administrantaj Redaktoroj Sekretario : S-ro Alfred Petzold Königstrasse, 4 III, Leipzig (Germanujo) Prezidanto : S-ro P. Tarnow Perlebergerstr. 9 I, Berlin-Potsdam.	Ĉiujn manuskriptojn, abonmendojn, anoncojn, k.t.p., adresu al S-ro BERLANDE aŭ al S-ro GEORGE CHILOT, ambaŭ en *Villeneuve-St-Georges (Francujo).* La redakcio rezervas al si la rajton korekti laŭbezone la manuskriptojn. — Artikolojn ne akceptitajn oni ne povas resendi.

NOVAJ ABONANTOJ

S-roj Aleksandro Sopotnicki (1913), Strato Gecboka 14, en Lemberg, (Galicio-Aŭstrio).

Arthur J. Turner, I. A. E. F.-ano, «Gomerock» (1913-1914) en Withernsea (Anglujo).

René Hug I. A. E. F.-ano, fervoja registristo, Quartier Bellevue (1913-1914) près de la gare, à Toul (Meurthe et Moselle) (Franclando).

F. E. atendis ĝis nun kaj ne ankoraŭ ricevis el S-roj Petzold kaj Szymanowski la protokolojn de la kongresaj kunvenoj en Bern. Tio dirita, por klarigi la prokraston ĉe la aperigo de la gazeto. Sinjoro Reuss, kiu fariĝos, proksiman jaron, abonanto, daŭrigos ĉe la Novembra numero la tradukon de la Berna Kontrakto.

MONOFERA KASO

Sendis S-ro Lundgren 1 Sm. 500. Korajn dankojn. F. E.

FERVOJO BERNO-LOETSCHBERG

En Berno, oni inaŭguris la novan fervojon : Berno-Loetschberg-Simplono. Post 6 jaroj da malfacila laboro, la malfermo okazis la 15-an de Julio. Tiu linio, kiu kondukas de Ŝpico ĝis Brigo estas la unua internacia Alpfervojo tute elektrika, kun normala vojo. La firmoj Brown, Boveri kaj K-io, kaj Maŝinfabriko Orlikon apud Zuriĥo konstruis tute specialajn elektritajn locomotivojn « forteco de 2500 ĉevaloj », kiuj devas esti kapablaj iri rapide kaj supreniri ĝis 27 ‰. La pejzaĝo de Ŝpico ĝis Brigo estas belega kaj sovaĝa. La pli alta stacidomo: Gopenstejn estas je 1220 m. super la maro. La tuta Berna alparo estas trapasata de la forvojo kaj la pli longa tunelo kalkulas 14 km. 605 (La Gotardtunelo kalkulas 14 km. 998 m., kaj Simplontunelo : 19803 m.)

JOHANO PERRIARD, el Berno.

LA LARĜOJ DE LA FERVOJOJ

Laŭ la vojlarĝoj (la interspacoj inter la reloj) oni klasigas la fervojojn en tri grupoj :

1) larĝaj (relinterspaco pli ol 1435 mm. ĉe rektlinia vojo);
2) normalvojaj (= 1435 mm.)
3) mallarĝaj (malpli ol 1435 mm.)

Kiam Stephenson konstruis por relvojoj de angla karbminejoj sian unuan lokomotivon, li devis konformigi ĝin al la estanta vojlarĝo, kiu estis 4 futoj 7 1/2 coloj laŭ angla mezuro, aŭ 1435 mm. Tiun ĉi vojlarĝon li aplikis ankaŭ al la fervojo Stockton-Darlington, la unua publika fervojo por tirado per lokomotivo. Aliaj larĝoj estis kelkfoje uzitaj sed por akiri unuecon oni generale rekonstruis la alilargajn relvojojn por doni al ili la Stephensonan larĝon. En Eŭropo kaj Nordameriko la plej multaj el la fervojoj nun havas tiun larĝon, kiun oni nun nomas la normala. La francaj fervojoj tamen havas larĝon de 1440 mm., sed la diferenco estas tiom malgranda kaj negrava, ke ĝi ne malebligas uzadon de alilandaj vagonoj. Pli ol tri kvaronoj el ĉiuj fervojoj de la mondo apartenas al tiu ĉi grupo.

« Larĝajn » relvojojn oni trovas en kelkaj landoj, kie rekta trafiko kun aliaj landoj estis neebla, aŭ kie oni pro politikaj (ekzemple milita) kaŭzoj volis malebligi uzadon de najbarlandaj fervojmaterialoj. Ekzemple en Rusujo la ĝenerala larĝo estas 1524 mm. (5 anglaj futoj); la hispanaj kaj portugalaj fervojoj havas larĝon de 1676 mm. (En Fervoja Esperantisto n-ro 12 estas dirite, ke la Finlandaj fervojoj estas normallarĝaj; tio estas erare, ĉar il apartenas al la grupo « larĝaj »).

En la tria grupo oni trovas tre multe da diferencaj mezuroj. Ekzemple oni trovas en Japanujo, Kaplando kaj ankaŭ Svedujo fervojojn kun larĝo de 1067 mm. (nomita la « Kap-larĝo »), aliloke 1050 mm. (la fervojo Bejrut-Damaskus), 1000, 871, 760, (la Bosniaj fervojoj), 750, 600 (la Décauville-vojoj), 591 kaj eĉ 457 mm.

JOHN LUNDGREN

Hedemora, Svedujo.

Klavaro por telegrafo Morse.

Holandaj S-roj Van der Stadt kaj Bijstervelt el Eindhoven elpensis klavaron aplikeblan je la Morse telegrafo. La aparato konsistas el ĉirkaŭe 30 klavoj ĉiu po du signoj, kaj fermas la elektran fluon per premado de klavo. Ĉiu klavo donas sian leteron aŭ signon en Morse-skribaĵo, la signoj estas absolute korektaj kaj malbona Morse-skribaĵo ne plu bezonas ekzisti. Oni tuj povas ludi la klavaron, nur por legado oni devas scipovi la Morse alfabeton. Nature la aparato enhavas diskojn kun kontaktoj, sed tio estas la sekreto de l' elpensintoj, kiuj jam prenis patenton.

BAL, Breda (Holando).

Torfa pulvoro por hejtado de lokomotivoj.

La famekonata eltrovinto de la maŝinaj instalaĵoj por hejtado de la lokomotivoj per torfa pulvoro, maŝininĝeniero Hj. de Porah, de la fervojara administraro de Stockholm al Roslagens faris paroladojn la 27-an de marto en Stockholm kaj la 24-an de aprilo en la 65-a jarkunveno de la «värmlanda» ministunuiĝo. La parolinto atentigis pri la precisaj provoj faritaj de la sveda fervoja ŝtato de la administraro rilate al ordinaraj, aersekigitaj torfpeĉoj, kiuj montriĝis senesperaj. Ne nur la ekonomia rezultato estis maloportuna ; oni ankaŭ ekvidis, ke oni estis devigita pliigi la nombron de la hejtistoj same kiel la nombron de la lokomotivoj. Oni ankaŭ ekvidis, ke ĉi tiu hejtado per torfo kaŭzis vicon da malagrablaĵoj por la personaro. Sekve de tio oni elpensis, uzi plibonigitajn torfajn produktaĵojn kaj, ĉar torfbriketoj ne estis haveblaj, oni faris provon pri torfa pulvoro. La provo pri torfo kiel brulaĵo sur la linioj de Stockholm al Roslagens estis tiel progresintaj la Novembron de 1912-a, ke oni riskis, instali maŝinon en la regulan interkomunikiĝadon.

Reuss, el Regensburg.

(Daŭrigota).

Centra Presejo Esperantista, V. Polgar, 33, rue Lacépède, Paris.

Le gérant : A. Berlande.